ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

Рекомендуемая розничная цена: 79 руб.
Розничная цена: 16,90 грн, 290 тенге, 16 900 бел. руб.



100 БИТВ, КОТОРЫЕ ИЗМЕНИЛИ МИР
ПРОДОЛЖЕНИЕ

БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ – 1939–1945

161

СНАРЯЖЕНИЕ
Немецкий боцманмаат

КОМАНДУЮЩИЕ
Адмирал сэр Макс Хортон



ISSN 2219-6153
00161
9 772219 615771

DeAGOSTINI



БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ – 1939–1945

СОДЕРЖАНИЕ

«100 битв, которые изменили мир»
Выпуск №161, 2014
Еженедельное издание
РОССИЯ
Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: Николаос Скилакис
Главный редактор: Анастасия Жаркова
Выпускающий редактор: Варвара Степановская
Финансовый директор: Наталия Василенко
Коммерческий директор: Александр Якутов
Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук

Уважаемые читатели! Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС77-39803 от 12.05.2010

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,
по остальным вопросам обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в России:
8-800-200-02-01;
Телефон «горячей линии» для читателей Москвы:
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 600001 г. Владимир, а/я 30,
«Де Агостини», «100 битв, которые изменили мир»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение: ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

УКРАИНА
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблишинг», Украина
Юридический адрес:
01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Министерства юстиции Украины
КВ № 16723-5295Р от 21.05.2010

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,
по остальным вопросам обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в Украине:
0-800-500-8-40
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»,
«100 битв, которые изменили мир»
Україна, 01033, м. Київ, а/с "Де Агостіні"

БЕЛАРУСЬ
Импортёр и дистрибьютор в РБ:
ООО «Росчерк», РБ, 220037, г.Минск,
ул. Авангардная, 48а, литер 8/к
Тел. / факс: (+375 17) 331-94-41, (+375 29) 673-55-55, (+375 33) 637-20-29
Телефон горячей линии в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00 - 21.00)
Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «100 битв, которые изменили мир»

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена 79 руб.
Розничная цена 16,90 грн, 290 тенге, 16 900 бел. руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить розничную цену выпусков. Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.

Отпечатано в типографии:
ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, д. 10

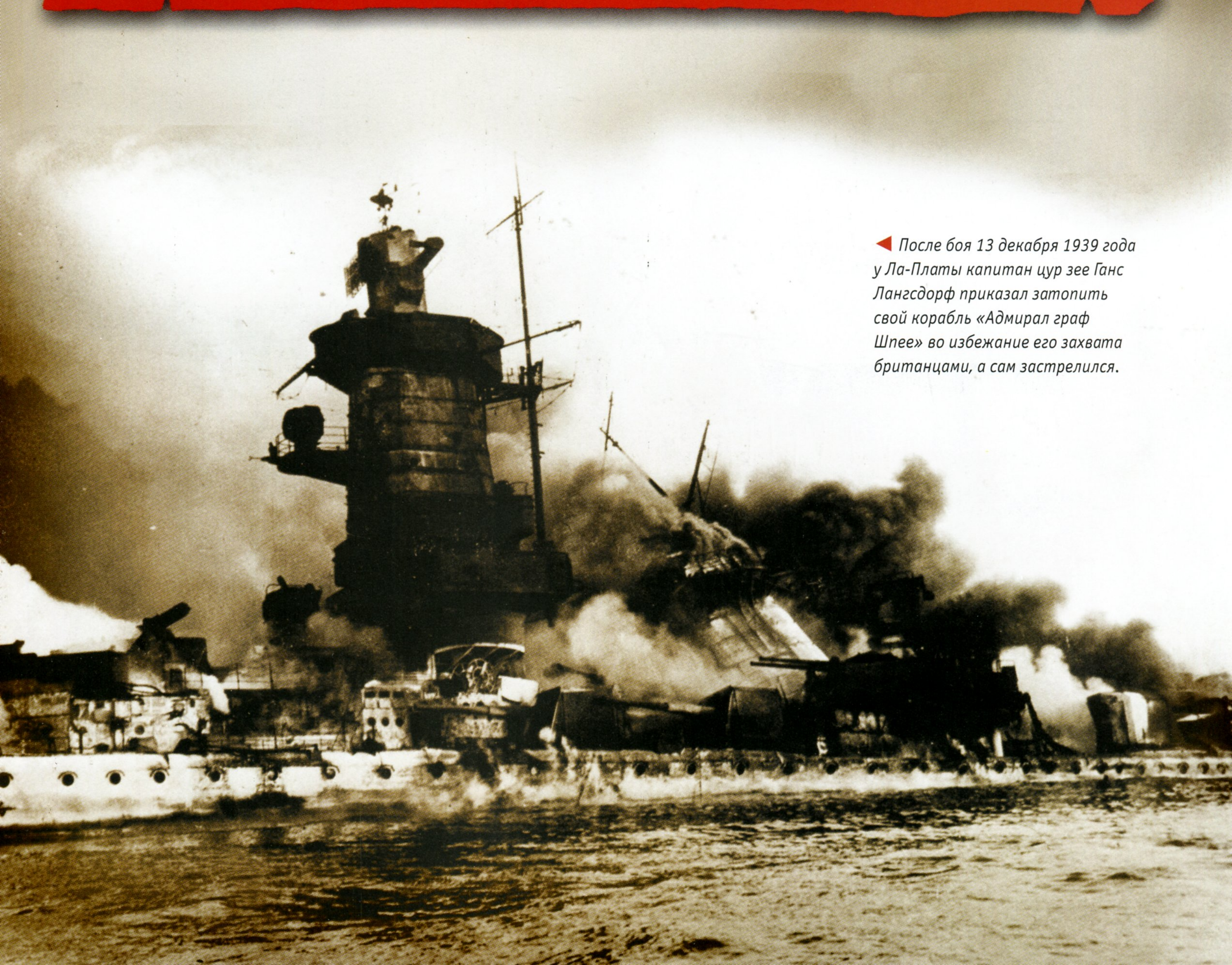
Тираж: 30 000 экз.

ISSN 2219-6153
Дата выхода в России: 27.02.2014

БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ

1939–1945

БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ стала самым продолжительным и грандиозным сражением Второй мировой войны. Поскольку будущее Великобритании всецело зависело от поставок продовольствия, топлива, военных припасов и подкреплений, осуществлявшихся по морю, на коммуникациях Атлантики развернулось ожесточенное сражение между германскими подводными силами с одной стороны и военным и торговым флотами союзников с другой.



После боя 13 декабря 1939 года у Ла-Платы капитан цур зее Ганс Лангсдорф приказал затопить свой корабль «Адмирал граф Шпее» во избежание его захвата британцами, а сам застрелился.



БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ ХРОНОЛОГИЯ

1939–1945



3 сентября 1939: немецкая подлодка «U-30» торпедирует британское пассажирское судно «Атения».

14 октября: немецкая подлодка «U-47» потопила в Скапа-Флоу британский линкор «Ройял Оук».

13 декабря: бой «Адмирала графа Шпее», немецкого «карманного линкора», с несколькими британскими кораблями. Через четыре дня он был затоплен своим экипажем у Монтевидео.

1 июля 1940: немецкие подлодки, действуя с баз во Франции, начинают наносить серьезный урон конвоям союзников в Атлантике. Немецкие подводники позднее вспоминали об этом периоде как о «счастливом времени».

17 августа: Германия объявляет о блокаде Великобритании, угрожая атаковать любое союзное или нейтральное судно, обнаруженное в британских водах.

2 августа 1941: американцы объявляют о программе постройки 200 транспортов типа «Либерти» для обеспечения атлантических конвоев.

23–27 мая: немецкий линкор «Бисмарк» потопил британский линейный крейсер «Худ», но затем сам стал жертвой британского флота.

Август: начинаются арктические конвои в Советский Союз.

Весна 1942: немцы разворачивают активные действия против арктических конвоев.

Май и июнь: конвои союзников несут наиболее тяжелые потери.

Июль: арктический конвой PQ-17 подвергается массированным атакам, в результате чего погибают 153 моряка, потоплены 24 судна.

Начало 1943: в центральной части Атлантики потери союзников серьезно возрастают.

Апрель–май: переломный момент в Битве за Атлантику.

22 мая: гросс-адмирал Карл Дениц приостанавливает массированные атаки подводных лодок на конвои в Северной Атлантике.

6 июня 1944: высадка союзников в Нормандии.

16 августа: гросс-адмирал Дениц отдает приказ подводным силам оставить базы во Франции.

12 ноября: британские бомбардировщики Lancaster потопили в Норвегии линкор «Тирпиц».

7 мая 1945: Германия капитулирует. ПЛ «U-2336» потопила два британских транспорта у побережья Шотландии, а британская авиация – подлодку «U-320» у побережья Норвегии.

Разгрузка захваченных немецкими войсками мин. Остенде, Бельгия, май 1940 года.

СРАЖЕНИЕ НАЧИНАЕТСЯ

В 1939–1940 годы германский флот поставил перед собой задачу отрезать Великобританию от остального мира.

В ходе одной из важнейших битв Второй мировой войны велась борьба за обеспечение бесперебойного снабжения Британских островов продовольствием, вооружением и другими припасами и ресурсами. Если противнику удалось бы перерезать морские линии коммуникаций, Великобританию ждало неминуемое и скорое поражение. Вот почему Битва за Атлантику не прекращалась ни на сутки и продолжалась с первого дня войны до самой победы: в тот же день, когда Великобритания и Франция объявили войну Германии, 3 сентября 1939 года, немецкая подлодка «U-30» торпедировала британский лайнер «Атения», а в день капитуляции Германии, 7 мая 1945 года, немецкая субмарина «U-2336» потопила два британских судна.

Контроль над морскими коммуникациями

По состоянию на 1939 год Великобритания, которая могла использовать разнообразные ресурсы заморских территорий, располагала одним из самых мощных военных флотов в мире. Однако страна могла составить конкуренцию Германии только при условии постоянного подвоза на острова войск, продовольствия и различных припасов, без которых длительное военное противостояние было немыслимо. Метрополия импортировала всю нефть и половину необходимого продовольствия. В конечном счете статус Великобритании как великой державы зависел от того, смогут ли ее Королевские ВМС обеспечить контроль над морем, особенно в районе Атлантического океана к западу от Британских островов, известном как Западные подходы (Western Approaches).

В годы Первой мировой войны (1914–1918) германский флот (Кайзермарине) пытался нарушить морские коммуникации британцев за счет активного применения подводных лодок, хотя задача борьбы с надводными силами британских ВМС стояла и перед многочисленными немецкими надводными кораблями. В 1939 году немцы вновь встали перед необходимостью нанесения мощного удара по морским коммуникациям Великобритании.

Основные силы флота нацистской Германии, Кригсмарине, были сосредоточены в северо-западной части Европы, поэтому, чтобы попасть в район Атлантики к западу от Британских островов, немецким морякам необходимо было преодолеть Северное море и Ла-Манш либо же обойти острова с севера – между Британскими островами и Исландией. Британцы, естественно, предприняли определенные усилия, чтобы сковать действия противника. Так, в частности, на подходах к проливу Па-де-Кале (самое узкое место Ла-Манша), у портов в устье Темзы и в других важных районах были выставлены минные заграждения.

Командование Кригсмарине осуществлял гросс-адмирал Эрих Редер, а руководство подводными силами флота находилось в руках тогда еще только ставшего контр-адмиралом Карла Деница.

В годы Первой мировой войны флот Германии мог на равных сражаться в открытом море с военно-морскими силами Великобритании, и в Ютландском сражении немецкие моряки как никогда были близки к победе. Однако в 1939 году ситуация стала несколько иной: немецкий флот располагал рядом мощных боевых кораблей, но их не хватало для победы над британцами в открытом бою. В итоге у немецкого командования были три варианта дальнейших действий.

КОМАНДИРЫ

ГРОСС-АДМИРАЛ КАРЛ ДЕНИЦ

ГРОСС-АДМИРАЛ КАРЛ ДЕНИЦ (1891–1980) командовал подводными силами Кригсмарине до начала 1943 года, когда он был назначен командующим всеми Военно-морскими силами Германии. Дениц начал Первую мировую войну на крейсере «Бреслау», но в 1916 году прошел переподготовку на подводника. В октябре 1918 года, будучи командиром подлодки «UB-68», после тяжелых повреждений субмарины, полученных в ходе атаки конвоя противника, сдался в плен британцам. В июле 1919 года он вернулся в Германию и продолжил службу на флоте. В 1935 году Деница, который уже был капитаном цур зее (соответствует воинскому званию «капитан 1 ранга» в российском флоте), назначили командующим 1-й флотилией подводных лодок «Веддиген», а в 1939 году он получил звание контр-адмирала и стал командующим подводными силами Кригсмарине. Карл Дениц был уверен, что, если в его распоряжении оказалось достаточное количество подводных лодок, он сумел бы выиграть для Германии войну на море. Однако добиться приоритетного статуса для постройки субмарин Деницу удалось лишь ближе к концу войны, когда переломить ситуацию в Битве за Атлантику уже не представлялось возможным. Кроме того, Дениц до конца войны так и не понял, что британцы взломали шифр, применявшийся немецким флотом, и благодаря этому могли предпринимать эффективные ответные действия.



▼ *Гавань Нарвика (Норвегия) после боев, апрель 1940 года. Морские бои у Нарвика стали первыми в череде сражений флотов в годы Второй мировой войны.*



Наиболее простым из них являлось активное использование минного оружия, особенно новых магнитных мин, которые можно было в массовом количестве выставить на морских линиях коммуникаций к западу от Британских островов. Результат проявился почти сразу – только в декабре 1939 года британцы потеряли на минах 33 корабля и судна. Однако угроза от этих мин могла быть существенно снижена благодаря выполнению процедуры размагничивания кораблей и судов.

Вторым, более эффективным вариантом, должны были стать неограниченные подводные боевые действия, но на момент начала Второй мировой войны немецкий флот располагал лишь 56 подводными лодками, поэтому союзники нашли достаточно простое и эффективное решение – проводку судов в составе конвоев под охраной боевых кораблей, которые, впрочем, также находились под угрозой атаки подлодок противника. Так, 14 октября 1939 года субмарина «U-47» под командованием Гюнтера Прина проникла в британскую базу Скапа-Флоу и торпедировала линкор «Ройял Оук».

Конвои и эскорты

Британский флот оказался перед необходимостью срочной разработки методов и способов борьбы с подлодками противника. Первые попытки организации противолодочного патрулирования с использованием авианосцев и групп эсминцев окончились полной неудачей и были прекращены после гибели на Западных подходах авианосца «Корейджес» от торпед «U-29» 17 сентября 1939 года. Вместо этого решено было «отлавливать» немецкие субмарины во время их атак на конвои союзников, находившихся под охранением боевых кораблей – это позволило снизить потери конвоев с 41 судна в первый месяц войны до 21 судна в ноябре. К декабрю 1939 года были потоплены 9 подлодок противника, причем большая их часть – в результате атак кораблей охранения. Однако для охраны конвоев необходимо было выделить достаточно большое количество боевых кораблей, таких как, например, эсминцы, и флоту уже не хватало сил для решения других не менее важных задач. В среднем в начальный период войны на каждые 20–30 судов выделялись два корабля охранения, причем они присоединялись к конвою уже вблизи Британских островов – до мая 1941 года в глубине Атлантики конвои шли фактически без охранения.

АДМИРАЛ СЭР МАКС ХОРТОН

КОМАНДИРЫ

АДМИРАЛ СЭР МАКС ХОРТОН (1883–1951) был назначен на должность командующего Западными подходами в ноябре 1942 года и занимал ее до самого конца войны. Первую мировую войну Хортон начал командиром подводной лодки «Е9», на которой 13 сентября 1914 года обнаружил и потопил бронепалубный крейсер «Хела», а еще через две недели – эсминец «S-116». С января 1915 года подлодка Хортона воевала на Балтике, где он добился нескольких побед и получил боевые награды Российской Империи. В январе 1940 года Хортон был назначен на должность командующего подводными силами метрополии, а 9 января 1941 года – произведен в полные адмиралы.

По мнению историков, адмирал Хортон, который стал в ноябре 1942 года ответственным за действия флота на Западных подходах, сменив на этой должности адмирала сэра Перси Нобла, отличался незаурядным умом и флотоводческим талантом и внес важный вклад в победу союзников в тяжелой Битве за Атлантику. Действия Хортона отличались агрессивностью, да и командиром он был непростым – многие считали, что он резок в обращении с подчиненными. Впрочем, главным было достижение поставленных перед флотом целей, а за успешное решение задач адмирал подчиненных всячески поощрял, и в итоге союзники смогли одержать победу в Битве за Атлантику.



Подлодки и мины не были единственной угрозой для судоходства. В океане также действовали рейдеры – хорошо вооруженные надводные корабли, наводившие ужас на команды торговых судов. Один из немецких «карманных линкоров», «Дойчланд» (затем «Лютцов»), патрулировал Северную Атлантику, а однотипный с ним «Адмирал граф Шпее» направился в Южную Атлантику. Корабли имели полное водоизмещение более 16 000 тонн и развивали скорость хода порядка 28–29,5 узлов.

«Адмирал граф Шпее» под командованием капитан цур зее Ганса Лангсдорфа потопил несколько судов противника, сняв предварительно с них команды, после чего направился в район Ла-Платы – большого эстуария, образованного в месте слияния рек Уругвай и Парана. На перехват немецкого рейдера были направлены британские корабли – тяжелый крейсер «Эксетер» и два легких крейсера, «Аякс» и «Ахиллес», под общим командованием коммодора Харвуда. Утром 13 декабря 1939 года «Адмирал граф Шпее» вышел прямо на британские корабли. После короткого боя, в ходе которого «Эксетер» получил тяжелые повреждения, немецкий рейдер отошел к Монтевидео, на рейде которого бросил якорь, намереваясь выполнить ремонт. Однако отведенных правительством Уругвая трех суток было недостаточно, а британская разведка распространила дезинформацию о том, что в море рейдер ожидает крупное британское соединение. В итоге командир рейдера 17 декабря приказал затопить корабль, а через три дня застрелился.

Немцы вторгаются в Норвегию

В начале 1940 года объектом внимания британцев и немцев стала Норвегия. Это было связано с тем, что возникла необходимость взять под контроль маршрут поставки железной руды из Швеции. Первыми удар нанесли немцы – в апреле они вторглись в Норвегию. Боевые действия шли как на суше, так и на море. Так, немецкий тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» подвергся тарану британского эсминца «Глоуворм», а британский линейный крейсер «Ринаун» вступил в артиллерийский бой с линкорами «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Прибывший в район боевых действий немецкий X воздушный корпус заставил британский флот покинуть норвежские воды на юге, но на севере британцы все еще оставались.

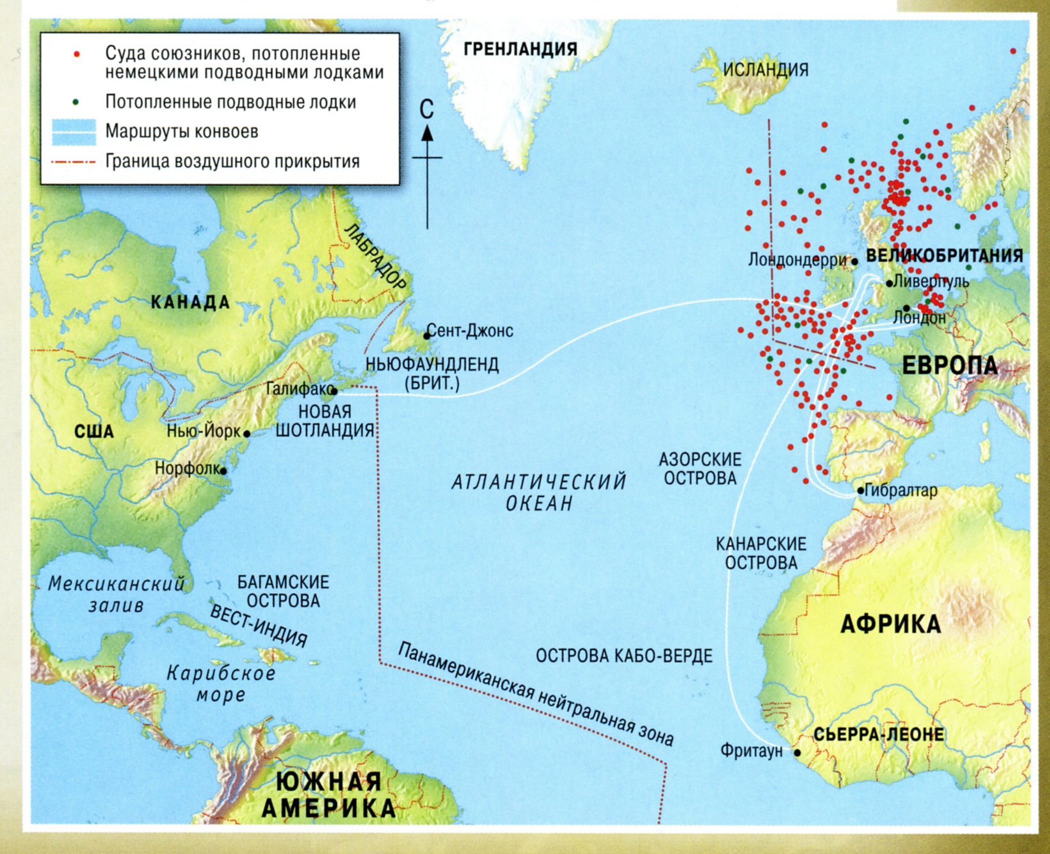
10 апреля британская флотилия в составе десяти эсминцев под командованием кэптена Уорбертона-Ли атаковала порт Нарвика, в который ранее вошли немецкие эсминцы и транспорты с десантом. Используя фактор внезапности и просчеты в обороне противника, британцы потопили шесть транспортов и два эсминца, а также повредили три эсминца. Однако на отходе британцев атаковали пять других немецких эсминцев. В результате флотилия кэптена Уорбертона-Ли потеряла два корабля, а один эсминец был тяжело поврежден. Потери в личном составе у обеих сторон были сопоставимыми, причем в бою погибли оба командующих флотилиями. Впрочем, во время второго морского боя у Нарвика 13 апреля британское соединение в составе линкора «Уорспайт» и девяти эсминцев уничтожило все остававшиеся у немцев восемь эсминцев, большая часть команд которых сошла на берег, где продолжались боевые действия.



▲ *Командир «U-47» Гюнтер Прин в октябре 1939 года проник в британскую базу Скапа-Флоу и торпедировал линкор «Ройял Оук».*

В итоге союзники проиграли битву за Норвегию, а в июле 1940 года под ударом немецких войск пала Франция, что кардинальным образом повлияло на ход Битвы за Атлантику.

ПЕРВЫЙ ЭТАП: *сентябрь 1939 – май 1940*



БИТВА ЗА КОНТРОЛЬ НАД ОКЕАНОМ

Для установления контроля над Северной Атлантикой обе стороны использовали как старые, так и новые технологии и вооружение.

Битву за Атлантику можно сравнить с игрой на гигантской многомерной шахматной доске. Старые и новые технологии, системы управления и контроля, тактические и стратегические приемы и операции, а также достижения промышленности – все пересеклось в холодных водах Северной Атлантики, где представители обеих сторон вступили в смертельную схватку в глубинах океана и на его поверхности, а также в воздушном пространстве над ним.

Четыре вида угроз

Британские, а позднее и американские военно-морские силы вынуждены были обеспечивать защиту конвоев, доставлявших на Британские острова различные припасы и зачастую двигавшихся со скоростью всего 6 узлов. Существовали четыре вида угроз конвоям.

Первой были мины. Данная угроза, впрочем, существенно снизилась в течение первого года войны, поскольку были найдены способы борьбы с немецкими магнитными минами.

Вторым видом являлись надводные корабли. Конвои могли атаковать крупные боевые корабли, такие как линкоры и тяжелые крейсеры, а также легкие крейсеры и специально переоборудованные для этих целей рейдеры, которые внешне были похожи на сухогрузы, но имели скрытое вооружение.

Третьим видом угроз были самолеты аэродромного базирования. Люфтваффе, впрочем, имели лишь одну модель самолета, которая могла использоваться для разведки и атаки конвоев на значительном удалении от побережья – Focke-Wulf Fw 200 Condor. С августа 1940 по февраль 1941 года эти самолеты потопили 85 судов союзников, но после того, как британское Береговое командование стало активно применять дальние истребители Bristol Beaufighter и de Havilland Mosquito, угроза со стороны Condor была практически нейтрализована.

И, наконец, наибольшую угрозу представляли подводные лодки. Главной ударной силой подводного флота Кригсмарине были подлодки VII серии (Type VII), которые строились в количестве более 700 единиц. Данные субмарины были «ныряющими», то есть основное время они проводили в надводном положении, переходя в подводное положение во время атаки или угрозы обнаружения их противником. Причем многие успешные атаки немецкие подводники выполнили также в надводном положении в ночное время. Однако их главным недостатком была необходимость регулярно всплывать в надводное положение – для подзарядки аккумуляторных батарей и вентиляции отсеков, и только ближе к концу войны германская промышленность смогла начать постройку подводных лодок, оснащенных специальными устройствами – «шнорхелями», позволявшими им находиться в подводном положении гораздо более длительное время.

Экипажи и торпеды

Подводники были элитой Кригсмарине, а многие командиры подлодок добились нескольких побед. Основным оружием подводных лодок являлись торпеды. Однако на начальном этапе войны немецкие торпеды не были особенно эффективными и имели ряд недостат-

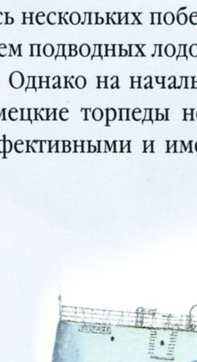


НАВОДЧИК

СНАРЯЖЕНИЕ

Наводчика 2-го класса Королевских ВМС Великобритании можно было отличить по специальному обмундированию, которое в годы Второй мировой войны носили все корабельные артиллеристы (1). Поверх него одевался синий комбинезон (2), подпоясанный брезентовым поясом-подсумком (3). Под стальной каской наводчика надет огнезащитный капюшон (4), а его руки защищены специальными перчатками (5). Работа артиллеристов была очень опасной, и при этом требовалось тщательно следить за чистотой нижнего белья, так как из-за грязной нательной одежды любая рана могла легко воспалиться.

Так называемые «кочегарские» ботинки (6) часто обувались без шнурков, чтобы в случае, если требовалось покинуть корабль, моряк мог легко сбросить их перед тем, как прыгнуть в море. На правом рукаве у артиллериста специальная нашивка наводчика орудия (7).



ков. По оценкам историков, примерно треть торпед детонировали раньше, чем требовалось, или даже вообще не взрывались. Командир подлодки выходил в торпедную атаку и выпускал по противнику несколько торпед, рассчитывая, что одна или несколько из них попадут в цель, но в 1943 году на вооружении немецкого флота появилась новая – самонаводящаяся – торпеда, снабженная акустической системой, обеспечивавшей наведение на шум, создаваемый двигательной установкой корабля или судна.

Мал, да удал

Задача охраны конвоев была очень непростой. Для ее решения требовались не огромные линкоры, а множество более мелких кораблей, имевших высокую скорость и эффективные средства обнаружения подводных лодок и борьбы с ними. Вот почему основная нагрузка в решении данной задачи легла на корветы – в годы войны было построено 259 кораблей этого класса, имевших обычно одну 100-мм артустановку, но зато бравших на борт до 70 глубинных бомб. Глубинные бомбы старого образца представляли собой «бочки с взрывчаткой», которые подрывались на определенной глубине, нанося повреждения вражеским субмаринам. Бомбы обычно сбрасывались сериями по 12 штук с разной предустановленной глубиной подрыва.

Некоторые транспорты оснащались самолетами, которые стартовали при помощи катапульты и помогали искать вражеские подлодки. После атаки субмарины пилот должен был приводниться, после чего его брало на борт ближайшее судно. Самолет в этом случае списывался в потери. Более эффективным способом авиационного прикрытия было использование эскортных авианосцев – небольших, по сравнению с обычными авианосцами, кораблей, первоначально зачастую переоборудованных из торговых судов. Так, первым британским эскортным авианосцем «Одэсити» стало захваченное в 1940 году немецкое торговое судно «Ганновер», на котором соорудили полетную палубу. Американские же верфи построили за годы войны примерно 130 эскортных авианосцев. Такие корабли несли некоторое количество самолетов (на «Одэсити», например, было всего шесть самолетов), но могли обеспечить достаточно эффективную оборону конвоев от подлодок



▲ *Немецкий подводник в свободное от несения вахты время.*

ЛЕГКИЙ КРЕЙСЕР «БЕЛФАСТ»

ВООРУЖЕНИЕ

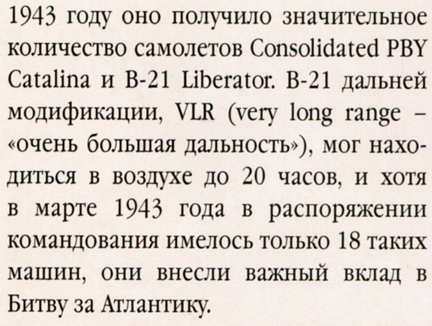
«Белфаст» – единственный из британских легких крейсеров, сохранившийся до настоящего времени. В наши дни он используется в качестве корабля-музея и находится в Лондоне у набережной Темзы. Легкий крейсер «Белфаст» был построен компанией «Harland & Wolff» в городе, название которого он получил, и был принят в боевой состав флота 3 августа 1939 года, всего за несколько недель до начала войны. «Белфаст» (как и однотипный «Эдинбург») имел четыре трехорудийные башни со 152-мм орудиями (1), шесть двухорудийных башен со 102-мм орудиями (2), а также два трехтрубных 533-мм торпедных аппарата и зенитные автоматические пушки и пулеметы. «Белфаст» был тяжело поврежден на мине в ноябре 1939 года и простоял в ремонте до октября 1942 года. В декабре 1943 года во время Сражения у Нордкапа на нем держал свой флаг вице-адмирал Роберт Барнетт, а позднее корабль поддерживал огнем высадку десанта в Нормандии. На рисунке корабль несет окраску на конец 1943 года.

противника. Действия эскортных авианосцев имели огромное значение во время Битвы за Атлантику.

Береговое командование

Союзники также применяли самолеты берегового базирования, которые осуществляли поиск вражеских субмарин и по возможности атаковали их. Впрочем, на начальном этапе Береговое командование британских ВВС не имело достаточного количества самолетов, поскольку приоритет в обеспечении отдавался Истребительному и Бомбардировочному командованиям. В итоге приходилось полагаться не на количество самолетов, а на применение современных технологий и более эффективной тактики действий.

Многие самолеты Берегового командования были устаревшими, а наиболее эффективными считались Short Sunderland и Lockheed Hudson. Кроме того, из Бомбардировочного командования и других подразделений были переданы самолеты Bristol Blenheim, Consolidated PBY Catalina и Armstrong Whitworth Whitley, а ударную мощь Берегового командования составили Bristol Beaufighter и Bristol Beaufort. Однако постепенно статус командования возрастал, и к 1943 году оно получило значительное количество самолетов Consolidated PBY Catalina и B-21 Liberator. B-21 дальней модификации, VLR (very long range – «очень большая дальность»), мог находиться в воздухе до 20 часов, и хотя в марте 1943 года в распоряжении командования имелось только 18 таких машин, они внесли важный вклад в Битву за Атлантику.

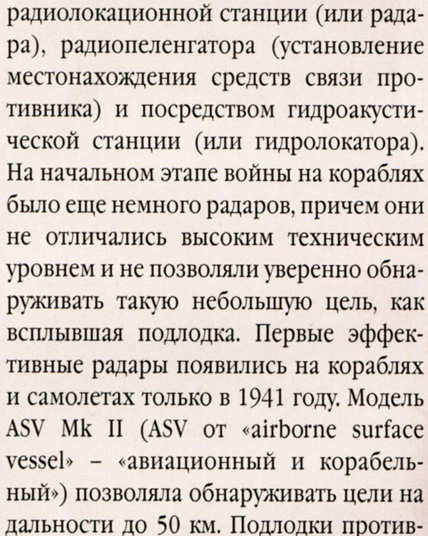




▲ *«Роберт Э. Пири», судно типа «Либерти», было спущено на воду 12 ноября 1942 года. Его построили всего за четыре дня 15 часов и 29 минут, а еще через 10 дней оно ушло на войну.*

Новые технологии

Огромное значение имело применение новых технологий. Вражеский корабль можно было обнаружить тремя основными способами: при помощи радиолокационной станции (или радара), радиопеленгатора (установление местонахождения средств связи противника) и посредством гидроакустической станции (или гидролокатора). На начальном этапе войны на кораблях было еще немного радаров, причем они не отличались высоким техническим уровнем и не позволяли уверенно обнаруживать такую небольшую цель, как всплывшая подлодка. Первые эффективные радары появились на кораблях и самолетах только в 1941 году. Модель ASV Mk II (ASV от «airborne surface vessel» – «авиационный и корабельный») позволяла обнаруживать цели на дальности до 50 км. Подлодки противника эффективных РЛС не получили, но зато располагали станциями Metox, позволявшими обнаруживать сигналы ASV Mk II.



Некоторые самолеты союзников оснащались магнитометрами, позво-





БОЦМАНМААТ

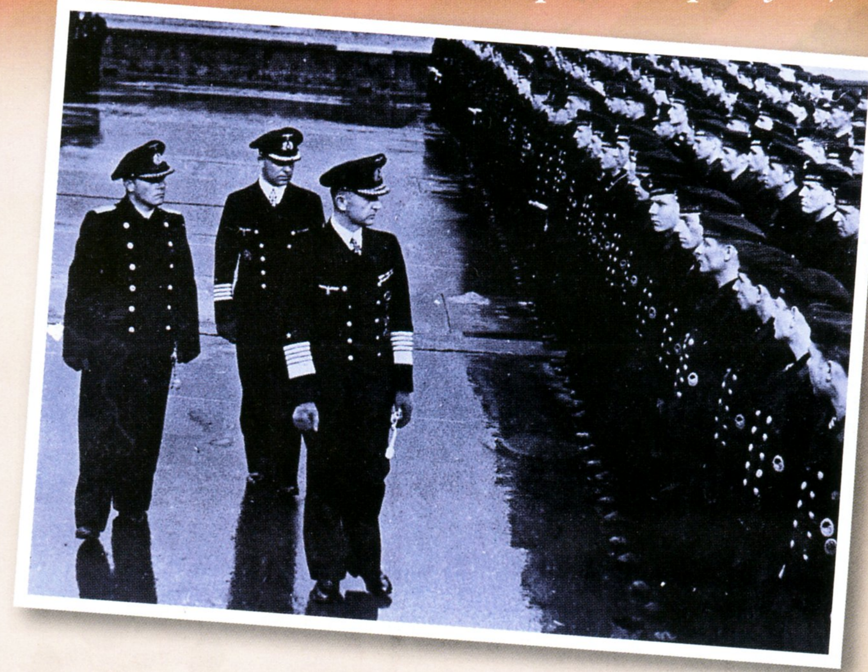


Немецкий боцманмаат (младшее унтер-офицерское звание) носит непромокаемые штаны (1), бушлат (2) и зюйдвестку (3), которые были просто незаменимы в суровых условиях Атлантики. В зимнее время моряки могли носить меховую шапку, крытую черной кожей с назатыльником и наушниками; специальный плащ на плотной подкладке с кожаными наплечными прокладками, а также особые «морские» ботинки и непромокаемые рукавицы. Звание и специальность определялись по нашивкам на петлицах бушлата (4) и нарукавной нашивке (5). 1 декабря 1939 года была введена форма одежды, в которой матросы и унтер-офицеры носили на бушлатах петлицы ярко-синего цвета, причем званию маата соответствовала одна нашивка, а обер-маата – две нашивки.

лявшими достаточно эффективно обнаруживать субмарины противника в подводном положении по локальным искажениям магнитного поля Земли, вызванным присутствием значительной массы стали – корпуса подлодки.

Радиопеленгаторы были широко распространены в армиях мира еще до начала войны, но британские специалисты создали его корабельный вариант, известный как «Huff-Duff» (от HF/DF – highfrequency direction-finding («высокочастотная пеленгация»)). Он позволял судам конвоя достаточно точно обнаруживать место нахождения подлодки, когда она использовала радиостанцию.

Важный вклад в борьбу с подлодками противника внесли также гидролокаторы. Ранний вариант этого прибора назывался ASDIC (от Anti-Submarine (иногда также Allied Submarine) Detection Investigation Committee – британский Комитет по исследованию средств обнаружения подводных лодок). Принцип работы гидролокатора заключается в том, что передающее устройство посылает в воде акустический сигнал, который, встретив на пути какой-либо объект, например, подводную лодку, отразится от него. Отраженный сигнал попадает на принимающее устройство, в результате чего гидроакустик может определить направление, в котором находится субмарина, и дальность до нее. Первые серийные гидролокаторы имели небольшую дальность действия, всего около 1 км, но, несмотря на это, существенно повлияли на ход противолодочной борьбы.



▲ *Гросс-адмирал Карл Дениц инспектирует одну из частей Кригсмарине.*

Командование союзников считало, что наиболее эффективным способом борьбы с подлодками противника является их обнаружение и уничтожение в районе конвоев, для чего в месте его нахождения концентрировались надводные корабли и авиация. Немецкое командование в свою очередь разработало тактику применения субмарин в составе «волчьих стай», когда обнаружившая конвой подлодка не атаковала его, а передавала информацию в штаб, который наводил на конвой сразу несколько субмарин, в буквальном смысле «разрывавших» его на части.

Огромное значение для Битвы за Атлантику имела работа судостроительной промышленности союзников. Когда в 1940 году британцы заказали американским судоверфям 60 транспортов для восполнения потерь от немецких подлодок, американцы усовершенствовали проект и удешевили его, и затем приступили к массовой постройке транспортов типа «Либерти». Всего было построено 2710 судов, каждое из которых строилось всего за 42 дня.



◄ *Некоторые истребители Hurricane были приспособлены для старта с корабельных катапульт. Показан процесс установки такого самолета на катапульту.*

БРИТАНИЯ В ОСАДЕ

В 1940 году немецкие подводники получили в свое распоряжение базы на западе Франции, и Битва за Атлантику вступила в новую фазу.

Британский премьер-министр Уинстон Черчилль не сомневался в том, что Битва за Атлантику, как он ее назвал, станет ключевым событием не только для самой Великобритании, но и для ее союзников, поскольку именно морем доставлялись все припасы и снаряжение, необходимые для войны в Европе. Так же думало и немецкое командование, которое после падения в июне 1940 года Франции получило возможность использовать ее порты на западном побережье, а также аэродромы, с которых могли вылетать самолеты для ударов по британским военно-морским базам и портам, а также для перехвата конвоев союзников. 13 и 14 марта 1941 года мощный удар был нанесен по порту Клайдсайд, а 1 и 7 мая 1941 года – по Ливерпулю и соседним портам. Охоту за конвоями же осуществляли самолеты Focke-Wulf Condor, которые теперь базировались во Франции.

Однако после вторжения Вермахта в июне 1941 года в Советский Союз основная часть соединений Люфтваффе была переориентирована на советско-германский фронт, в результате чего интенсивность налетов на Великобританию снизилась. В целях противодействия вражеской авиации союзники стали вооружать торговые суда малокалиберной зенитной артиллерией. Помимо этого, Истребительное командование получило указание выделить для сопровождения конвоев 50 истребителей с летчиками, а часть торговых судов оснастили катапультами для запуска самолетов. При появлении самолетов противника истребитель взлетал с катапульты, а после боя садился на воду, и судно подбирало летчика на борт. Катапульты перестали применять после того, как появилось достаточное количество эскортных авианосцев.

Угроза с моря

Однако главной угрозой для конвоев являлись подводные лодки. Вскоре после падения Франции в ее западной части нацисты создали крупные базы подводных сил Кригсмарине. В Бресте располагались 1-я и 9-я флотилии подводных лодок (ПЛ), в Лорьяне – 2-я и 10-я флотилии ПЛ, в Ла-Рошели базировалась 3-я флотилия ПЛ, в Сен-Назере – 6-я и 7-я флотилии ПЛ, а в Бордо 12-я флотилия ПЛ и несколько итальянских подлодок. Ближе всего к району Западных подходов находилась база в Бресте, которая начала действовать в августе 1940 года. Вскоре нацисты приступили к строительству железобетонных бункеров, которые до 1944 года выдерживали бомбардировки союзников, применявших сверхмощные бомбы «Толлбой» (Tallboy). Примечательно, что Бомбардировочное командование не наносило по укрытиям немецких подло-

◄ *Ходовой мостик одной из подлодок модификации «Тип VIIB», имевшей ряд существенных улучшений по сравнению с «Тип VIIA», так, в частности, эти лодки получили парный вертикальный руль, что позволило сократить радиус циркуляции.*

▲ *Линкоры «Бисмарк» и «Тирпиц» были самыми мощными боевыми кораблями, построенными в Германии.*

док мощных авиаударов вплоть до того момента, когда они были построены.

Действуя с новых баз против конвоев противника, система организации которых обладала рядом недостатков, немецкие подводники смогли добиться высоких результатов. Так, в июне–октябре 1940 года они потопили 270 судов союзников, а в 1941 году потери судоходства союзников стали еще выше в результате действий немецкой авиации. Ситуация ухудшилась после того, как немецкие дешифровальщики сумели раскрыть британский военно-морской код №3 (British Naval Cypher No. 3), что позволило германскому командованию заранее узнавать маршруты и время следования конвоев и эффективно планировать свои атаки на них.

Командование Западных подходов находилось в Ливерпуле. Его возглавлял адмирал сэр Перси Нобл, в распоряжении которого было 248 эсминцев, 99 корветов, 48 шлюпов и примерно 300 других малых кораблей и катеров. Однако многие из этих кораблей либо находились в ремонте, либо не могли принять участие в операциях по иным причинам. Эскортные корабли союзников оснащались радарами, способными обнаружить подлодку противника в надводном положении, но недостаточная скорость кораблей не позволяла им успешно перехватывать субмарины.

Тактика «волчьих стай»

Немецкая тактика «волчьей стаи» быстро доказала свою эффективность и стала приоритетной у командования Кригсмарине. Когда какая-либо из находившихся на патрулировании подлодок обнаруживала конвой противника, она передавала данные в штаб подводных сил и на другие подлодки, после чего к месту расположения конвоя подтягивались все находившиеся в пределах досягаемости немецкие субмарины. После этого стальная «волчья стая» атаковала конвой и наносила ему серьезный урон.

▼ *Линкор «Бисмарк» ведет огонь по британским кораблям во время боя в Датском проливе в мае 1941 года.*



Подводные лодки «Тип VII» были полуторакорпусными, а их надстройка сужалась по направлению к носу и корме.

Ярким примером использования такой тактики стала атака конвоя HX-72 в сентябре 1940 года. 20 сентября подлодка «U-47» под командой капитан-лейтенанта Гюнтера Прина обнаружила конвой HX-72, возвращавшийся из Галифакса. В состав конвоя входили 41 судно и эскорт – один эсминец, три корвета и шлюп (22 сентября к ним присоединились еще два эсминца). В район операции подошли еще восемь подлодок, после чего они все вместе двое суток атаковали конвой и потопили 11 судов водоизмещением более 72 000 тонн.

Первой прибыла подлодка «U-99» (капитан-лейтенант Отто Кречмер), которая в ночь с 20 на 21 сентября потопила три судна. Утром 21 сентября на конвой вышла «U-48» (капитан-лейтенант Генрих Блайхрод), потопившая одно судно, а подошедшая вечером 21 сентября «U-100», которой командовал капитан-лейтенант Йоахим Шепке, потопила семь судов. Кроме того, в ходе атак подлодок были повреждены еще три судна союзников.

Успешные нападения на другие конвои, в том числе SC-7 и HX-79, подтвердили высокую эффективность такой тактики. Конвой SC-7 атаковали семь подлодок. Они потопили 20 судов (из них семь оказались на счету Отто Кречмера), а еще шесть повредили. Из всего конвоя не пострадали лишь четыре судна. 8 октября из Галифакса в Ливерпуль вышел конвой HX-79. Немецкие подводники обнаружили его (это снова был Гюнтер Прин), когда он приближался к Западным подходам. На



ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ «ТИП VII»

Подлодки VII серии в зависимости от модификации имели различные варианты артиллерийского и пулеметного вооружения. Модификация «Тип VIIF» (внизу) строилась всего в четырех экземплярах. За рубкой была сделана «врезка» длиной 10,5 м, позволявшая в транспортном варианте брать на борт 39 торпед вместо 14. На широкой верхней платформе рубки подлодки модификации «Тип VIIC» (справа) размещены две расположенные по бортам спаренные 20-мм пушки, а на нижней – одна 37-мм пушка.

сигнал командира «U-47» откликнулись четыре подлодки, которые ранее участвовали в разгроме конвоя SC-7. В ночь с 19 на 20 октября, несмотря на сильное охранение (два эсминца, четыре корвета, одна подлодка и еще четыре корабля), немецкие подводники потопили 12 судов суммарным водоизмещением более 75 000 тонн.

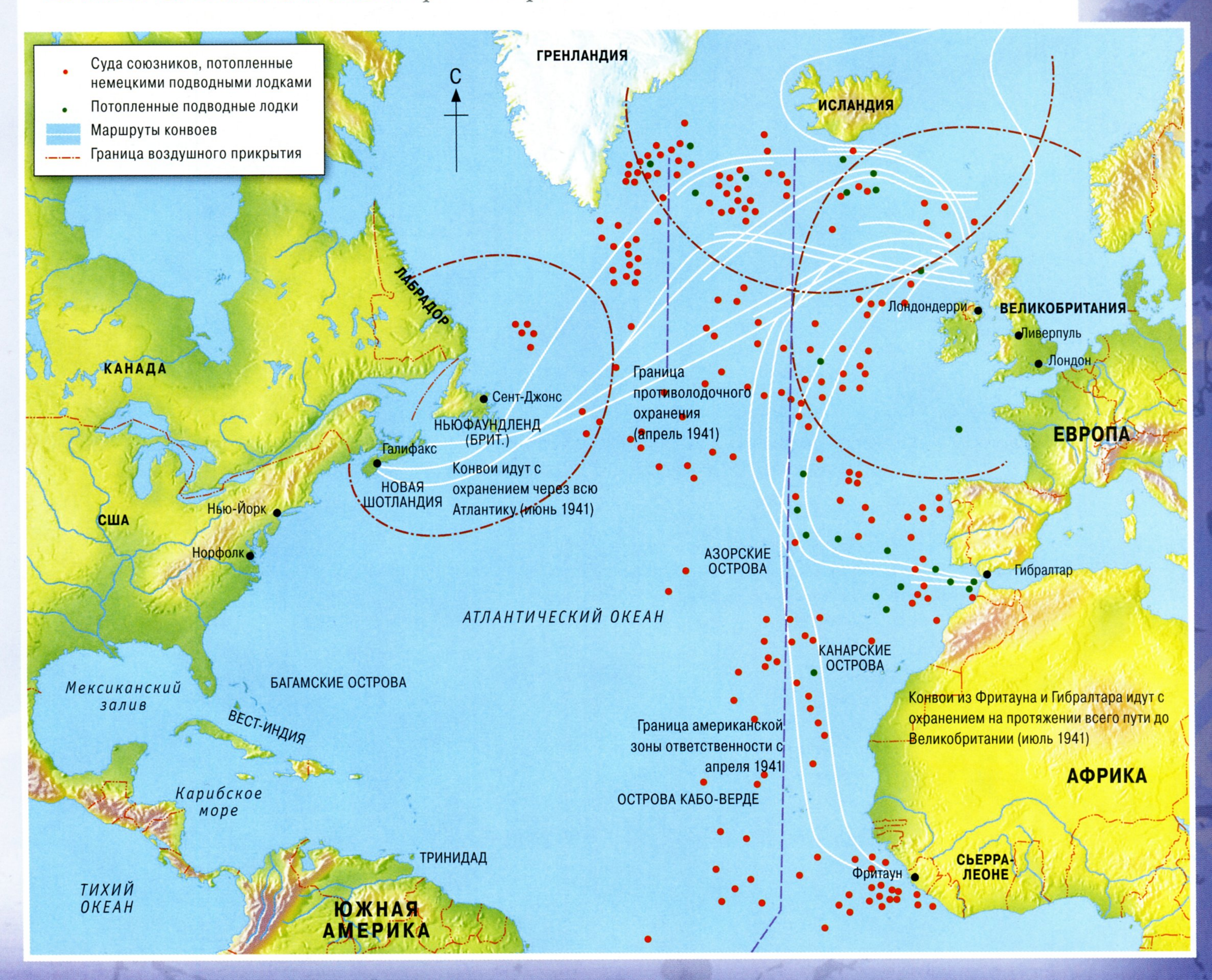
Подводники предпочитали атаковать конвои ночью из надводного положения, когда они хорошо различали силуэты судов на фоне неба, а низкие силуэты подлодок оставались практически незаметными, особенно для невооруженного глаза.

Кризис в стане союзников

«Счастливое время» немецких подводников привело к серьезному кризису в стане союзников. Имевшееся у них оборудование не позволяло осуществлять эффективный поиск подлодок противника в надводном положении в ночное время – гидролокатор был в этом случае бесполезен, а радары стояли не на всех эскортных кораблях. Однако альтернативы конвоям не было – одиночное судно оставалось совершенно беззащитным перед любым противником. Лишь быстроходные корабли могли осуществлять переходы в одиночку. Опытным немецким подводникам удалось найти брешь в системе организации и охранения конвоев – кораблей охранения катастрофически не хватало, да и те, что имелись, в основном не располагали современным оборудованием. К тому же конвои всегда шли со скоростью самого тихоходного судна.

И все же британский флот сумел выстоять в этот период в конце 1940 года, когда события развивались для него крайне неблагоприятно. Во-первых, американцы передали союзникам большое количество старых эсминцев, а во-вторых, была реорганизована сама конвойная служба (конвои теперь имели постоянные группы охра-

БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ: *апрель–декабрь 1941*



нения), подверглась усовершенствованию система связи и управления, а также было усилено взаимодействие между конвоями и Береговым командованием, отвечавшим за применение самолетов берегового базирования, принимавших участие в охоте за немецкими подлодками.

Рейдеры

Впрочем, кроме подводных лодок серьезную опасность для союзников представляли и надводные корабли противника, особенно рейдеры, действовавшие на просторах Атлантического океана. Так, в октябре 1940 года тяжелый крейсер «Адмирал Шеер», пройдя Датским проливом в Атлантику, перехватил конвой HX-84, шедший из Галифакса. Лишь благодаря героическим действиям вспомогательного крейсера «Джервис Бей» под командой Эдварда Фегена, переоборудованного из грузопассажирского судна, германскому рейдеру удалось потопить только пять судов из 38 шедших в конвое (еще одно судно было повреждено). Сам крейсер погиб вместе со своим командиром, посмертно удостоенным Креста Виктории.

В декабре 1940 года тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» атаковал конвой WS-5A, но не смог добиться существенного успеха, потому что корабли охранения действовали эффективно, однако в феврале 1941 года рейдер потопил семь судов из состава конвоя SL-64S. В январе 1941 года вышедшие в Атлантику линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау» успешно уклонились от погони и пытались атаковать конвой HX-106, но неудачно, поскольку в охранении конвоя шел британский линкор «Рамиллес», а приказ Гитлера запрещал немецким судам вступать в бой с крупными кораблями противника.

Операция «Rheinübung»

Стремясь воспользоваться сложившейся ситуацией, гросс-адмирал Редер приказал начать операцию «Rheinübung», в рамках которой на просторы Атлантики должны были выйти два рейдера – линкор «Бисмарк» и тяжелый крейсер «Принц Ойген». Согласно замыслу германского командования, линкор должен был отвлекать на себя корабли охранения, а крейсер – уничтожать в это время суда конвоя.

Командование Кригсмарине полагало, что операция пройдет успешно.



ВООРУЖЕНИЕ

ТКР «АДМИРАЛ ХИППЕР»

Тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» стал первым из кораблей данного типа, построенных в Германии. Планировалось построить пять кораблей, но удалось сдать флоту только три (один достроен так и не был, а пятый был продан СССР и стал «Петропавловском»). 29 апреля 1939 года «Адмирал Хиппер» вошел в боевой состав Кригсмарине. На момент ввода в боевой состав флота «Адмирал Хиппер» был окрашен в светло-серый цвет и имел прямой форштевень. Козырек на дымовой трубе крейсера появился после ремонта в 1939 году. Тогда же форштевень заменили на «атлантический» (профиль стал как бы вздернутым кверху). Большой белый круг со свастикой на палубе корабля служил для его опознавания с воздуха.

«Адмирал Хиппер» развивал скорость до 32 узлов и был вооружен восемью 203-мм орудиями главного калибра в четырех башнях, а также 12 орудиями калибра 105 мм в шести башенных установках. Кроме того, на корабле имелись шесть спаренных 37-мм орудий и 8–10 зенитных 20-мм орудий, а также четыре трехтрубных 533-мм торпедных аппарата.

«Адмирал Хиппер» активно участвовал в военных действиях. В феврале 1940 года он потопил британский эсминец «Глоуворм», а в декабре того же года, незаметно форсировав Датский пролив, 24-го числа перехватил конвой WS-5A, но значительного успеха добиться не смог. В феврале 1941 года он потопил семь судов из состава конвоя SL-64S, а два других судна повредил.

▲ *Немецкий подводник наблюдает за спасением команды тонущего судна на просторах Атлантики.*

«Бисмарк» являлся одним из самых крупных и мощных боевых кораблей, когда-либо построенных в Германии, и мог составить конкуренцию любому боевому кораблю того времени. Считалось, что ни один британский корабль в одиночку не способен победить в дуэли с немецким линкором, который был вооружен восемью 380-мм орудиями SKC34 (в двух башнях) и 12 150-мм орудиями (в шести башнях), а также имел по 16 орудий калибра 105 мм и 37 мм и двадцать 20-мм зенитных автоматов. Полное водоизмещение гиганта достигало 50 900 тонн, скорость хода составляла 30 узлов, а главный броневой пояс имел толщину 320 мм. На перехват «Бисмарка» из Скапа-Флоу вышли два новейших британских линкора – «Кинг Джордж V» и «Принс оф Уэльс», а также линейный крейсер «Худ».

После того, как 21 мая британское Адмиралтейство получило от своего военного атташе в Швеции сообщение о том, что в проливе Каттегат обнаружены два крупных немецких корабля, а немного позднее они были сфотографированы самолетом-разведчиком и идентифицированы, на перехват «Бисмарка» и «Принца Ойгена» решили направить крупные силы Хоум Флита.

«Принс оф Уэльс» и «Худ» были направлены в район Исландии, а после того, как крейсеры «Норфолк» и «Саффолк» обнаружили немецкие корабли в районе Датского пролива, получили назначение выйти на перехват рейдеров.

Ранним утром 24 мая британские корабли начали бой с противником, однако менее чем через 10 минут после начала сражения линейный крейсер «Худ» взорвался и унес на дно более 1400 человек экипажа. Впрочем, в ходе боя «Бисмарк» получил достаточно серьезные повреждения (были пробиты две цистерны, вышел из строя один из генераторов и пр.), из-за которых его ход замедлился, а затем в результате удачного попадания торпеды с самолета Swordfish, поднявшегося с британского авианосца «Арк Ройял» (корабль прибыл из состава соединения «Н»), немецкий линкор получил серьезные повреждения рулевого механизма (у него заклинило рули). В итоге после длительной охоты за «Бисмарком» британский флот потопил его. После этой операции активность немецких надводных кораблей-рейдеров существенно снизилась, так что главной угрозой для конвоев по-прежнему оставались подводные лодки Кригсмарине.

В июне 1941 года германская армия вторглась на территорию Советского Союза, что существенным образом сказалось на ситуации на других театрах военных действий. В том числе это определенным образом повлияло на ход Битвы за Атлантику – немецкому командованию пришлось перебрасывать на советско-германский фронт значительное количество авиации. С другой стороны, британский флот получил новую задачу – обеспечивать проводку конвоев, шедших северным маршрутом в советские порты Архангельск и Мурманск с запасами стратегически важного сырья, продовольствия, вооружения и военной техники. Наступал новый этап операций, а Битва за Атлантику вошла в свою следующую стадию.

▼ *Экипаж подлодки VII серии приветствует своих боевых товарищей.*



АРКТИЧЕСКИЕ КОНВОИ

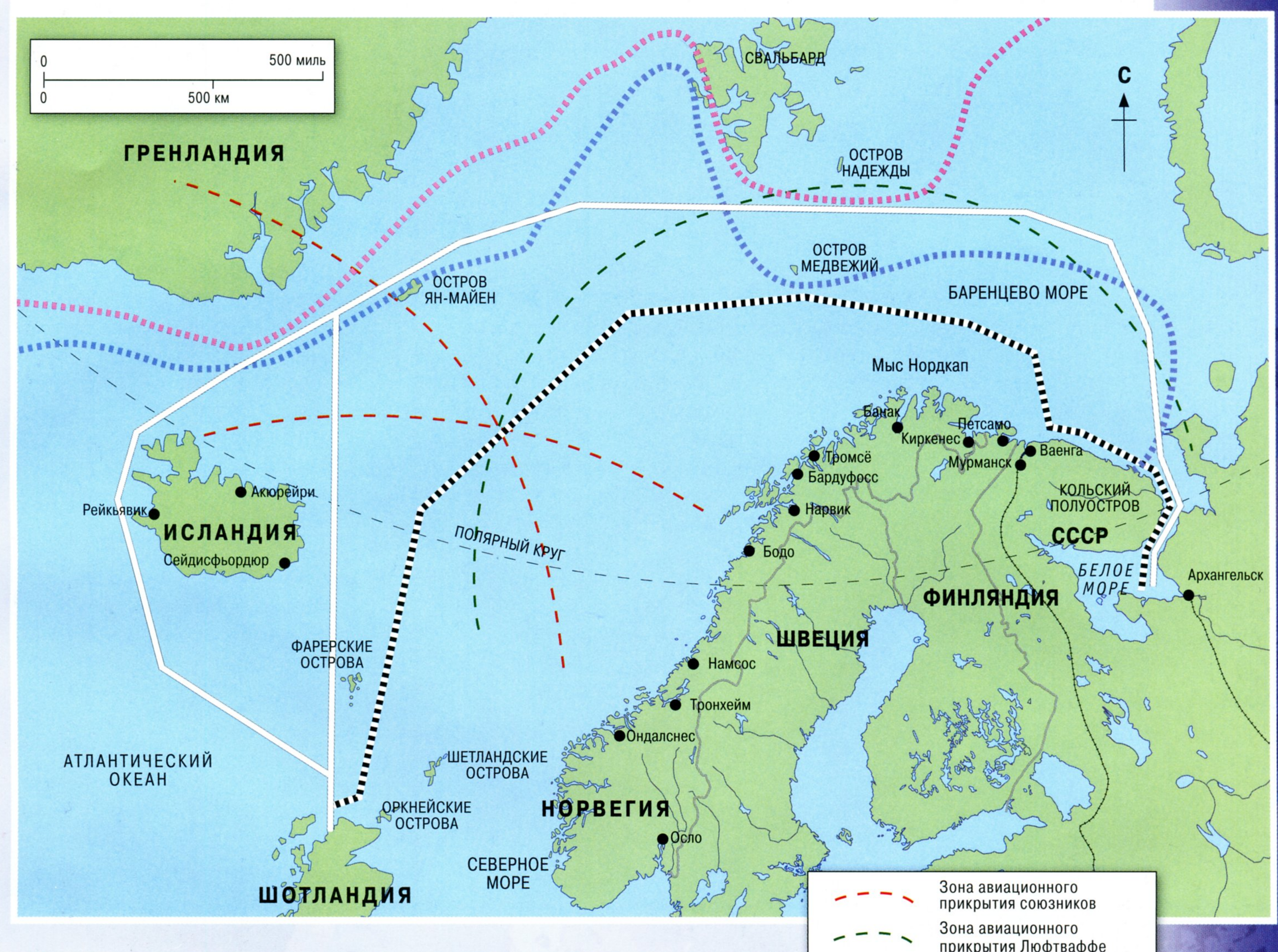
Немецкие самолеты, подлодки и надводные корабли, дислоцированные в Норвегии, наносили удары по конвоям, шедшим в Советский Союз.

После того как началась операция «Барбаросса», советское военно-политическое руководство встало перед необходимостью заключения соглашений с западными союзниками по антигитлеровской коалиции о поставках различных, в том числе стратегических, материалов, вооружений и военной техники, продовольствия и различных припасов. В итоге Советский Союз был включен в программу ленд-лиза.

Грузы шли по нескольким маршрутам, наиболее короткий и оперативный из них пролегал в водах Арктики – конвои судов шли из Исландии и Великобритании вокруг Норвегии в советские порты Архангельск и Мурманск, где производилась разгрузка и отправка грузов потребителям. В то же время этот маршрут был и самым опасным. Во-первых, угрозу представлял сам суровый климат Арктики, а во-вторых, поблизости – в Норвегии – находились базы противника, что позволяло ему осуществлять удары по конвоям с применением авиации, надводных и подводных сил.

▼ *Один из арктических конвоев следует в Советский Союз. В условиях сурового северного климата корабли этих соединений были уязвимы для действий противника, особенно эффективных в летний период.*

МАРШРУТЫ АРКТИЧЕСКИХ КОНВОЕВ: *с сентября 1941*



Первый конвой, получивший название «Дервиш», в августе 1941 года вышел из Исландии и направился в Архангельск. Он включал семь судов в сопровождении авианосца «Аргус», основным его грузом были самолеты. В сентябре того же года из Исландии и британских портов в советские порты стали регулярно ходить конвои серии PQ (на обратном пути шифр менялся на QP). В зимнее время конвои имели преимущество – в плохую погоду и в условиях полярной ночи противнику трудно было найти их на просторах океана и атаковать, а самолеты нередко даже не могли подняться в воздух. С другой стороны, суровая арктическая зима создавала трудности и для самих конвоев, к тому же в этот период архангельский порт замерзал, и приходилось идти в Мурманск. Зато летом условия были совершенно другими – практически все сутки над Арктикой было светло, так что конвои старались держаться как можно ближе ко льдам и подальше от немецких баз в Норвегии.

К концу 1941 года шесть конвоев PQ доставили в СССР примерно 120 000 тонн различных припасов и материалов, а также 600 танков, 800 самолетов и приблизительно 1400 единиц различной авто- и бронетехники. Успех первых конвоев объясняется в том числе и тем, что немецкое командование сначала уделяло мало внимания борьбе с ними, считая поражение Советского Союза неминуемым и скорым.

В первой половине 1942 года в СССР были отправлены 10 конвоев. В их состав входили 146 судов, из которых до пункта назначения дошли 128. Стало ощущаться противодействие со стороны Кригсмарине, группировка которых в данном районе насчитывала большое количество кораблей. В их числе были линкор «Тирпиц», тяжелые крейсеры «Адмирал Шеер», «Лютцов» и «Адмирал Хиппер». Британскому же флоту приходилось распылять свои силы, действуя на разных ТВД от Европы до Дальнего Востока.

Конвои PQ-12 и QP-8 сумели в марте 1942 года избежать атаки «Тирпица», который выходил на их перехват.

Конвои под ударом

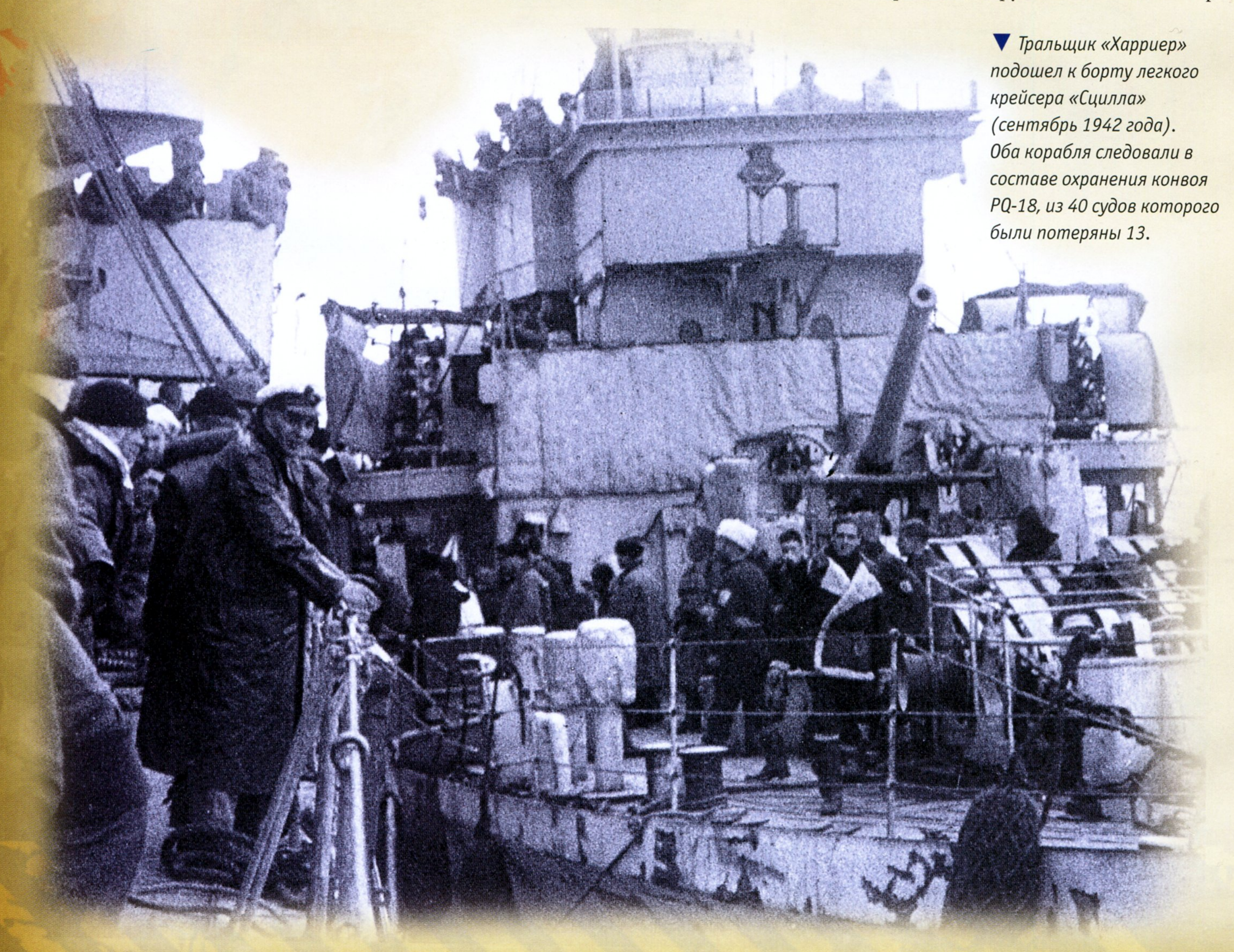
В марте 1942 года конвой PQ-13 попал под удар подлодок и эсминцев противника, при этом были потеряны пять судов, а легкий крейсер «Тринидад» получил повреждения (в него попала торпеда, выпущенная им самим). В мае 1942 года конвой PQ-15 попал под удар немецких подводных лодок и авиации (торпедоносцев), жертвами которых стали три судна, а несколько кораблей были повреждены. Кроме того, из-за несогласованных действий сил охранения союзники лишились одной подлодки (польская ПЛ «Ястреб») и эсминца «Пенджаб».

Кроме непосредственного охранения конвоев британский флот использовал и дополнительные силы прикрытия, в состав которых входили линкоры «Кинг Джордж V» и «Дьюк оф Йорк», линейный крейсер «Ринаун», авианосец «Викториес», крейсеры «Кент» и «Эдинбург», а также 16 эсминцев. Их главной задачей являлось противодействие крупным боевым кораблям Кригсмарине, особые опасения у всех вызывал линкор «Тирпиц».

Конвой PQ-16, включавший 35 судов под охраной четырех крейсеров и трех эсминцев, потерял 26 мая семь судов, что тогда считалось приемлемым, а на обратном пути он не потерял ни одного судна. Однако со следующим конвоем, PQ-17, в июле 1942 года судьба обошлась более сурово – из 35 судов, шедших под охраной шести эсминцев, четырех корветов, четырех вооруженных траулеров, трех тральщиков, двух подлодок и двух вспомогательных кораблей ПВО, в результате действий авиации и подводных лодок противника он потерял 22 транспорта и два вспомогательных судна.

По мнению специалистов, главной причиной такого разгрома стала паника и неразбериха, возникшие в британском Адмиралтействе в связи с информацией о выходе в море эскадры в составе линкора «Тирпиц» и тяжелых крейсеров «Адмирал Шеер» и «Адмирал Хиппер», что привело к неправильной оценке ситуации и неграмотным действиям британского военно-политического руководства. В итоге крейсерское соединение получило приказ отойти полным ходом на запад, а судам конвоя было приказано рассредоточиться.

Однако немецкие надводные корабли так и не появились, зато на суда и оставшиеся несколько кораблей охранения обрушились бомбы и тор-



▼ *Тральщик «Харриер» подошел к борту легкого крейсера «Сцилла» (сентябрь 1942 года). Оба корабля следовали в составе охранения конвоя PQ-18, из 40 судов которого были потеряны 13.*

педы самолетов Люфтваффе и подлодок Кригсмарине, в результате чего 5–10 июля были потоплены 22 транспорта и 2 корабля охранения, погибли 153 человека.

После разгрома конвоя PQ-17 в проводке арктических конвоев возник перерыв – следующий конвой, PQ-18, отправился из Шотландии только 2 сентября 1942 года. На этот раз силы охранения конвоя включали несколько десятков кораблей, в том числе авианосную группу во главе с авианосцем «Эвенджер». Впрочем, из 40 судов конвоя 13 все же были потеряны. Противник тоже понес серьезный урон: были потоплены четыре подлодки, и сбит 21 самолет.

PQ-18 стал последним конвоем серии PQ, с декабря 1942 года и до конца войны в СССР шли конвои серии JW (на обратном пути – RA), причем летом 1943 и 1944 годов в их отправке были сделаны перерывы, поскольку командование союзников считало этот период слишком опасным из-за того, что в период полярного дня в Арктике существовала повышенная опасность массированного применения противником авиации и сил флота.

Значительным событием стал Бой в Баренцевом море, или Новогодний бой, который произошел 31 декабря 1942 года между силами охранения конвоя JW-51B (14 судов с танками, истребителями, бомбардировщиками и другими грузами), вышедшего 22 декабря из Шотландии, и группой немецких рейдеров, включавшей тяжелые крейсеры «Адмирал Хиппер» и «Лютцов», а также шесть эсминцев. 30 декабря конвой был обнаружен ПЛ «U-354», по данным которой на него были наведены немецкие надводные корабли – группа во главе с «Адмиралом Хиппером» атаковала его с севера, а вторая группа, включавшая «Лютцов», напала на конвой с юга. Непосредственно в силы конвоя при этом входили шесть эсминцев, два корвета, тральщик и два вооруженных траулера, а крейсерская группа «Force R» включала крейсеры «Шеффилд» и «Ямайка», а также два эсминца.

«Адмирал Хиппер» успел потопить тральщик и эсминец, но затем к месту боя подошли корабли группы «Force R». После короткого боя с ними немецкий крейсер ретировался (британцам удалось потопить один немецкий эсминец). «Лютцов» также имел огневой контакт с силами охранения конвоя и также покинул место боя. Плачевные результаты Новогоднего боя привели Гитлера в ярость, и гросс-адмирал Редер был отправлен в отставку.

22 декабря 1943 года немецкий самолет-разведчик обнаружил конвой JW-55B, включавший 19 судов. На его перехват, а также на перехват конвоя RA-55A, шедшего в составе 22 транспортов из Кольского залива, из Альтенфьорда вышла корабельная группа в составе линкора «Шарнхорст» и пяти эсминцев.

ВООРУЖЕНИЕ

НЕМЕЦКИЙ ЭСМИНЕЦ

Во второй половине войны значительная часть эсминцев Кригсмарине базировалась на северном ТВД, действуя с баз в Норвегии. Одной из их последних успешных операций стал выход в море 6 сентября 1943 года, когда линкоры «Тирпиц» и «Шарнхорст» при поддержке нескольких эсминцев совершили рейд на Шпицберген.

После артобстрела на архипелаг высадился немецкий десант. В операции принимал участие эсминец Z-20 «Карл Гальстер» (внизу). Трудно представить, каково было служить артиллеристом в одной из небольших орудийных башен, которые сзади не были даже защищены от осколков. На заднем плане виден линкор «Тирпиц».



▼ *Американский наводчик в теплой одежде осматривает горизонт через прицел своего орудия. Арктический конвой 1942 года.*

ТКР «НОРФОЛК»

ВООРУЖЕНИЕ

В ходе морского боя у Нордкапа 26 декабря 1943 года британский тяжелый крейсер «Норфолк» одним из первых обнаружил немецкий линкор «Шарнхорст». Вице-адмирал Барнетт, державший флаг на легком крейсере «Белфаст», сумел использовать фактор внезапности. «Норфолк» первым открыл огонь, застав противника врасплох. Он разбил антенну его носового радара, нарушив систему управления артогнем, что впоследствии имело определенное значение при уничтожении немецкого корабля. Таким образом, «Норфолк» принял активное участие в охоте на два немецких линкора – «Бисмарк» и «Шарнхорст» и их потоплении.



Столкновение с «Шарнхорстом»

Командующий Хоум Флитом (Флот метрополии) адмирал сэр Брюс Фрейзер предполагал, что конвой JW-55B, двигавшийся на восток, и конвой RA-55A, следующий в обратном направлении, неизбежно вызовут у немецкого командования желание бросить на их перехват не только авиацию и подлодки, но и линкор «Шарнхорст». В охранении RA-55A шли тяжелый крейсер «Норфолк» и легкие крейсеры «Белфаст» и «Шеффилд» (соединение 1). Сам адмирал сэр Фрейзер вышел в море на линкоре «Дьюк оф Йорк» в сопровождении крейсера «Ямайка» и четырех эсминцев (соединение 2). Пока «Шарнхорст» двигался в направлении конвоя JW-55B, два британских корабельных соединения скрытно подходили с востока и запада.

В полночь на 26 декабря немецкие корабли нарушили режим радиомолчания, доложив командованию, что из-за тяжелых погодных условий боевые действия эсминцев невозможны, после чего штаб разрешил «Шарнхорсту» выполнять задачу в одиночку. Эти радиограммы были перехвачены британцами, расшифрованы и доведены до адмирала Фрейзера, а примерно в 09:00 крейсеры «Белфаст» и «Норфолк» установили радиолокационный контакт с «Шарнхорстом».

Первым огонь открыл «Норфолк», немецкий линкор открыл ответный огонь и стал уходить на юг, уклоняясь от боя. Оторвавшись от преследования, линкор вновь попытался атаковать конвой, но на него вновь вышли британские крейсеры. После перестрелки с ними контр-адмирал Эрих Бей решил

▼ *Первоначальный вид линкора «Шарнхорст» – с прямым форштевнем, который летом 1939 года был заменен на «атлантический» его вариант.*



У «Шарнхорста» возникли серьезные проблемы с заливаемостью носовой части, что приводило к выходу из строя оборудования.

возвращаться на базу. На тот момент «Шарнхорст» получил незначительные повреждения, в то время как сам нанес серьезный ущерб «Норфолку» и «Белфасту».

Решающий бой состоялся в 16:50, когда огонь по немецкому линкору открыл «Дьюк оф Йорк». После ожесточенного артобстрела британские крейсеры и эсминцы применили торпедное оружие – всего было выпущено 55 торпед, из которых в цель попали 11. Примерно в 19:45 немецкий линкор затонул, из 1968 человек экипажа британцы подняли из воды только 36 моряков.

После морского боя у Нордкапа британский флот установил полный контроль на арктическом театре военных действий, а сам бой считается самым северным морским сражением в военно-морской истории.

ЛК «ГНЕЙЗЕНАУ»

ВООРУЖЕНИЕ

Линкор «Гнейзенау» был одного типа с «Шарнхорстом». Светло-серая окраска, прямой форштевень и отсутствие козырька на дымовой трубе (внизу) соответствуют виду корабля перед войной. Слева показана катапульта, которая была установлена на башне главного калибра «Цезарь» и демонтирована в марте 1940 года (также был демонтирован самолетный кран с кормовой надстройки). «Гнейзенау» имел девять 283-мм орудий (они размещались в трех башнях, имели скорострельность 3,5 выст./мин. на ствол и могли послать 300-кг снаряд на дальность до 42,5 км), 12 орудий калибра 150 мм, 14 105-мм, 16 37-мм и 10 20-мм орудий (позднее количество 20-мм орудий было доведено до 38), а также шесть 533-мм торпедных аппаратов. Впрочем, по огневой мощи «Гнейзенау» уступал другим немецким линкорам.



Истребитель-бомбардировщик Mosquito британских ВВС атакует немецкую подлодку.

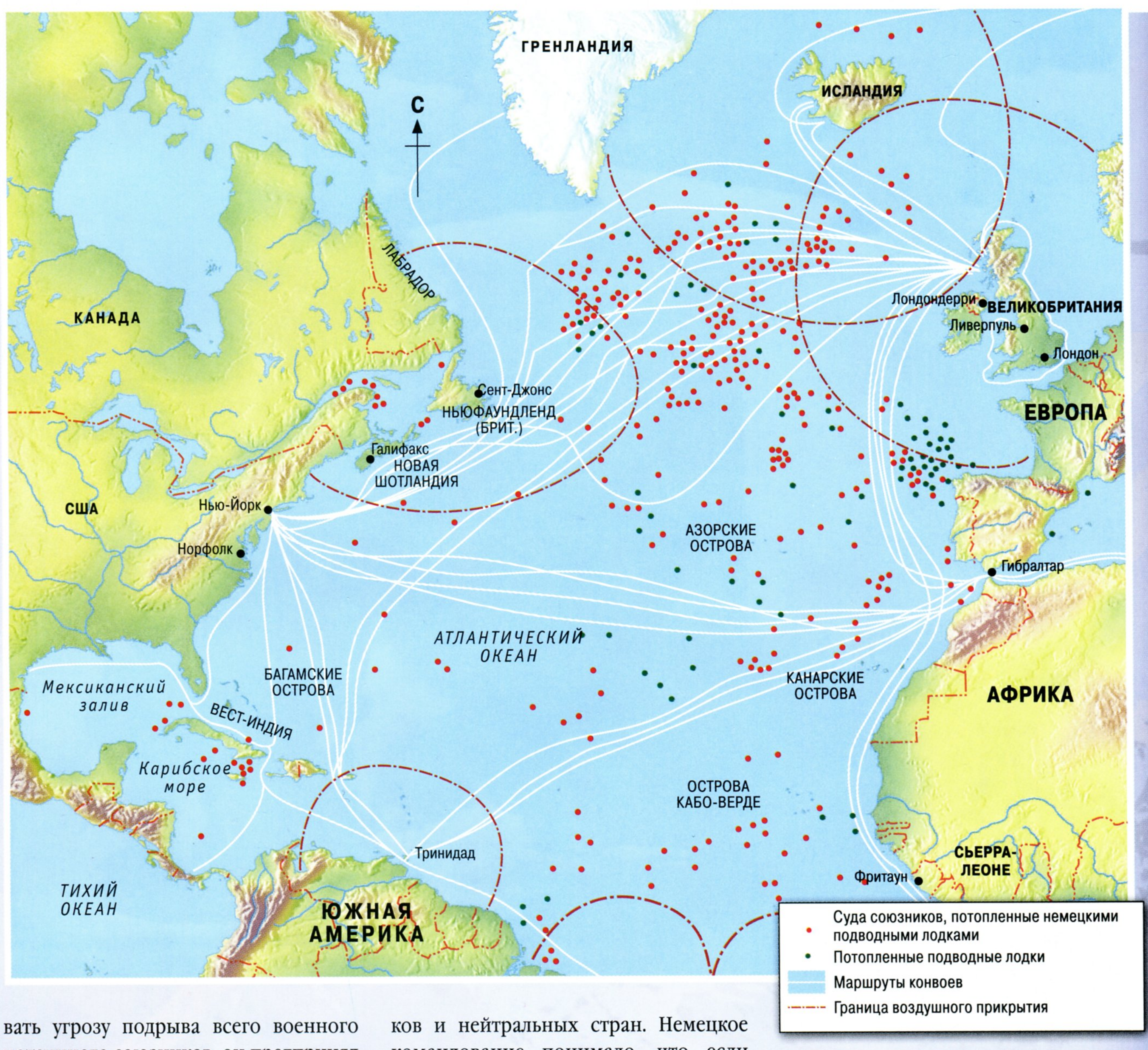
ПОБЕДА НА МОРЕ

Вступление в войну Соединенных Штатов и применение британцами новых технологий в итоге обеспечили победу над немецкими подводными лодками.

В декабре 1941 года японцы атаковали американскую военно-морскую базу Перл-Харбор, а через несколько дней Германия объявила войну США, после чего ситуация с атлантическими конвоями еще больше усложнилась. Немецкие подводники получили второй «счастливый билет» – с января по июнь 1942 года в ходе операции «Paukenschlag» они буквально терроризировали американское судоходство, не привыкшее еще к условиям военного времени. К тому же Атлантический флот ВМС США имел очень большую зону ответственности, а сил для действий в ней у него было совершенно недостаточно – всего 12 кораблей и 103 самолета. Причем многие из этих кораблей были ветеранами Первой мировой войны, а взаимодействие между ВМС и Армией, располагавшей значительным количеством самолетов аэродромного базирования (в то время ВВС организационно входили в состав Армии США), не обеспечивалось на должном уровне.

Сначала американские суда совершали переходы поодиночке, причем без соблюдения режима радиомолчания, а сторожевые корабли выходили на патрулирование назначенных районов строго по графику, давая таким образом командирам немецких субмарин возможность точно рассчитывать период их отсутствия в данном районе и без опаски выходить в атаку. Нежелание взять на вооружение опыт британцев в данной области, в частности, был связан с предвзятым отношением к британскому флоту адмирала Эрнеста Кинга, назначенного 30 декабря 1941 года командующим флотом ВМС США. Только когда адмирал Кинг получил от генерала Джорджа Маршала, начальника штаба Армии США (соответствует должности главнокомандующий Сухопутными войсками в российской терминологии), письмо, в котором обращалось внимание на то, что потери судоходства стали настолько значительными, что начали созда-

ПЕРЕЛОМ В БИТВЕ ЗА АТЛАНТИКУ: *март–сентябрь 1943*



вать угрозу подрыва всего военного потенциала союзников, он предпринял решительные действия по организации системы конвоев и запросил у командования большое количество самолетов, которые должны были заняться охотой на вражеские субмарины. В итоге именно благодаря Америке удалось одержать победу в Битве за Атлантику.

Поворотный момент

Май 1942 года стал самым тяжелым для союзников – за один месяц были потоплены 128 судов союзников и нейтральных стран. Немецкое командование понимало, что если ему удастся поддерживать такой уровень наносимого противнику урона, то Великобритания падет, даже если против нее не проводить какие-либо другие военные операции. Однако в этот период в Битве за Атлантику наступил поворотный момент – во второй половине года среднемесячные потери судоходства упали до 120 000 тонн. Это произошло по нескольким причинам. Во-первых, США разместили значительные силы в районе Ньюфаундленда и Гренландии, что позволили британцам сосредоточиться на операциях в восточной части Атлантики. Во-вторых, численность эскортных сил возросла уже до 450 кораблей, хотя они все еще были разбросаны по огромному театру военных действий. В-третьих, в ноябре 1942 года адмирала сэра Перси Нобла в должности главы командования Западными подходами сменил адмирал сэр Макс Хортон – известный специалист в области подводной



Летающие лодки – патрульные бомбардировщики Sunderland занимались поиском и уничтожением вражеских подлодок в Атлантике.

Летающая лодка Sunderland сбрасывает на подлодку глубинные бомбы и обстреливает ее из пулеметов. Вскоре эта субмарина затонула.

войны, некогда блестящий командир субмарины, не понаслышке знакомый с тактикой действий подводных сил. Новый командующий решительно взялся за борьбу с немецкими подлодками и добился значительных успехов, сочетая стройную организацию противолодочных сил, созданную его предшественником, и новые виды техники и технологии, такие как, например, коротковолновый радар и реактивные противолодочные бомбометы. И, наконец, было существенно увеличено количество кораблей охранения на один конвой.

Что касается Германии, то часть ее подводных сил пришлось переориентировать на Арктику и Средиземноморье, вследствие чего для действий в центральных районах Атлантики у Карла Деница остались только 55 подлодок из 91 (причем часть из них находилась в ремонте и пр.). Самолеты Focke-Wulf Condor из 40-й эскадры, дислоцированной в Бордо, могли совершать всего два самолето-вылета в сутки, не обеспечивая покрытие всей акватории, являвшейся объектом интересов Деница. С другой стороны, результатом урона, нанесенного немецкими подводниками судоходству союзников, стало то, что объем импорта на Британские острова упал на треть, и в конце 1942 года британцы располагали всего двухмесячным запасом горючего.

Однако в феврале 1943 года численность подводных сил Кригсмарине существенно выросла – против конвоев в центральной и северной частях Атлантики теперь одновременно могли действовать до 100 субмарин. В частности, конвой SC-118, вышедший 24 января из Нью-Йорка в Ливерпуль, потерял 13 из 61 судна, а всего за февраль немцы потопили 63 судна суммарным водоизмещением 366 000 тонн.

Для выработки стратегии дальнейших действий в Битве за Атлантику в марте 1943 года в Вашингтоне прошло совещание с участием представителей британских, американских и канадских ВМС, на котором обсуждалась и была утверждена программа дальнейших мероприятий по повышению эффективности действий эскортных

БИТВА ЗА АТЛАНТИКУ: *сентябрь 1943 – май 1944*



сил. В соответствии с принятыми решениями, канадцы должны были создать в Галифаксе (провинция Новая Шотландия) новое Командование силами Северо-Западной Атлантики, отвечавшее теперь за проводку конвоев в зоне к западу от 47-го градуса западной долготы. Кроме того, канадский флот был усилен эсминцами, переданными ему британскими ВМС. В марте немецкие подлодки потопили девять судов из конвоя SC-122 и 13 судов из конвоя HX-229, и поэтому необходимо было срочно реализовать все запланированные мероприятия. Однако постепенно ситуация стала меняться в пользу союзников.

Новые технологии

Союзники продолжали развивать технику и технологии противолодочной борьбы. Немецкие подлодки на тот момент оснащались системами «Metox», которые позволяли обнаруживать работающие РЛС противника, однако в качестве ответной меры союзники создали радар с длиной волны 10 см, который «Metox» уже не распознавал, и который позволял обнаруживать даже рубку субмарины, выступающую над водой.

Эскортные корабли союзников также оснащались высокочастотными радиопеленгаторами, которые позволяли обнаруживать вражеские подлодки на дальности до 40 км по их работающим

радиостанциям. Это позволяло конвоям уклоняться от подлодок, а корабли охранения, наоборот, могли действовать более активно. По мере приобретения опыта операторам этих радиопеленгаторов удавалось даже определить по данным радиоперехвата конкретную субмарину.

Наиболее важным шагом стало более широкое использование самолетов дальней авиации, оснащенных поисковыми радарами. К середине 1942 года количество самолетов, которыми располагало Береговое командование британских ВВС, превышало 700. Наиболее активно из них действовали Consolidated Liberator, имевшие очень большую дальность действия и способные атаковать вражеские подлодки с использованием крупнокалиберных пулеметов, реактивных снарядов, авиа- и глубинных бомб. В итоге немецким подлодкам стало опасно показываться на поверхности в светлое время суток, что привело к увеличению времени их перехода из одного района в другой и снизило эффективность их действий. Впрочем, и ночью немецкие подводники не могли чувствовать себя в безопасности – союзники применяли на патрульных самолетах мощные прожекторы Leica, которые были интегрированы с радаром и позволяли производить эффективный поиск подлодок.

Подлодки под ударом

В ответ немецкое командование предприняло ряд действий. Во-первых, часть подлодок была переоборудована в «подлодки ПВО» (они вооружались целыми батареями зенитных пушек), но эффективность их действий оказалась невысокой, и от использования таких субмарин в итоге пришлось отказаться. Во-вторых, для подлодок было разработано специальное устройство – шнорхель, благодаря которому они могли осуществлять подзарядку аккумуляторных батарей без всплытия на поверхность. Над водой выставлялась воздухозаборная труба, по которой воздух поступал к дизельным двигателям (впервые такую систему для подачи воздуха в погруженную подлодку применили голландцы). В частности, подводные лодки «Тип XXI» и «Тип XXIII» изначально создавались с такими системами. Впрочем, шнорхели стали поступать на флот только в начале 1944 года, когда успех в Битве за Атлантику уже начинал склоняться на сторону союзников. Причем использование шнорхеля имело свои недостатки – задействуя его, подлодка должна была идти с невысокой скоростью, так что теперь на преодоление Бискайского залива со шнорхелем в подводном положении необходимо было потратить 12 суток, тогда как ранее в надводном положении немецкие субмарины проходили его за трое суток.

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ «ТИП XXI» И «ТИП XXIII»

ВООРУЖЕНИЕ



Субмарины XXI и XXIII серий были самыми совершенными подлодками Кригсмарине. В отличие от подлодок более ранних типов, подводная скорость которых была в два раза меньше скорости их надводного хода, ПЛ «Тип XXI» могла двигаться так же быстро, как надводные корабли. ПЛ «U-2511» (1) (командир – Адальберт Шнее) являлась одной из двух ПЛ данного типа, успевших принять участие в боевых операциях.

Субмарины «Тип XXIII» были превосходными кораблями, но имели всего два торпедных аппарата и ни одной запасной торпеды. Как и подлодки XXI серии, они отличались тщательно отработанными обводами корпуса. Именно субмарины XXIII серии одержали последние победы в годы войны. ПЛ «U-2367» (2) была поднята после войны и вновь вошла в строй под названием «Хехт».

Экспериментальная ПЛ «Wa201» (3), «Тип XVII», оснащалась двигательной установкой конструкции Гельмута Вальтера, но она появилась слишком поздно, чтобы повлиять на ход войны.



«Фьюриес» создавался как линейный крейсер, но затем был перестроен в авианесущий крейсер, а позднее – в полноценный гладкопалубный авианосец. В ходе Битвы за Атлантику он сопровождал конвои, а также использовался как авиатранспорт.

Взаимодействие союзников

11 мая 1943 года в море вышел конвой SC-130. К этому времени организация взаимодействия между различными силами и средствами улучшилась радикально, и охрану конвоя также обеспечивали 1-я группа поддержки и 120-я эскадрилья Берегового командования британских ВВС, дислоцированная в Исландии. Поэтому тактика «волчьей стаи» не дала такого же эффекта, который мог быть достигнут годом ранее – немецким подводникам не удалось потопить ни одного судна противника, а сами они потеряли пять подлодок. Всего же в мае была потоплена 41 немецкая субмарина – самые высокие потери Кригсмарине за месяц, что побудило гросс-адмирала Деница отдать приказ временно приостановить операции против конвоев в Северной Атлантике и сосредоточиться на более «легких» целях – конвоях, идущих в Гибралтар и вокруг Азорских островов. Однако в октябре 1943 года союзники достигли соглашения с Португалией о базировании своей авиации на Азорских островах, ставших «непотопляемым авианосцем» в Атлантике.

Охотник становится дичью

Ситуация изменилась радикально – охотники, немецкие подлодки, отныне сами становились добычей, которой уже не могли помочь никакие технические системы и новые виды вооружения, даже акустические торпеды, появившиеся у Кригсмарине в сентябре 1943 года (причем были отмечены случаи наведения таких торпед на выпустившие их подлодки). Последним крупным успехом немецких подводников стало потопление в мае 1944 года американского эскортного авианосца «Блок Айленд» (его торпедировала «U-549»).

Поражение немецких подводных сил наглядно продемонстрировала операция «Neptune» – морская часть высадки союзников в Нормандии. 6 июня 1944 года примерно 40 подлодок, которые удалось выставить гросс-адмиралу Карлу Деницу, не смогли остановить флот союзников, насчитывавший 2122 корабля, судна и катера, выделенных британским флотом, и 346 кораблей и судов всех типов, предоставленных ВМС США. К тому же 20 из немецких субмарин были потеряны летом того же года.

С другой стороны, к 1944 году технологии, применявшиеся в немецком подводном кораблестроении, достигли пика своего развития. Новые субмарины XXI и XXIII серий оснащались мощными двигателями и аккумуляторными батареями, обеспечивавшими большую длительность подводного хода, и могли развивать в подводном положении достаточно высокую скорость. Впрочем, немцам не удалось построить подлодки этих видов в значительном количестве, и они не повлияли на ход войны на море.

По состоянию на январь 1945 года подводные силы Кригсмарине все еще представляли для противника серьезную опасность – в их составе числились 166 подлодок. Однако они уже лишились баз во Франции, и поэтому не могли создать такую же угрозу для атлантических конвоев союзников, как прежде.

БОЛЬШИЕ ПОТЕРИ

Битва за Атлантику была войной на истощение. В ней нельзя выделить отдельные сражения, победа в которых той или иной стороны решила исход всей кампании. Для британцев успех в Битве за Атлантику был, пожалуй, даже важнее, чем победа в Битве за Британию, которая шла преимущественно между Королевскими ВВС Великобритании и Люфтваффе. Важной она стала и для Соединенных Штатов, поскольку, как указывал генерал Маршал, исход войны зависел от того, насколько серьезные потери транспортному флоту нанесут подводные лодки.

Совокупные потери торгового флота союзников в период с 3 сентября 1939 года по 15 августа 1945 года составили 5150 судов суммарным водоизмещением 21 917 000 тонн, из которых на долю британцев пришлись 2714 судов, а остальные суда принадлежали союзникам и нейтральным странам. На дно отправились примерно 28% всего довоенного торгового флота Великобритании (по тоннажу).

Северная Атлантика стала грандиозной могилой для западного судоходства – здесь погибли 2232 судна суммарным водоизмещением 12 091 000 тонн, тогда как в водах, омывающих Британские острова, и в Арктике нацисты потопили еще 1431 судно суммарным водоизмещением 3 829 000 тонн. Самым трагичным для союзников стал 1942 год, в наиболее страшные его месяцы – в мае и июне – в Северной Атлантике были потоплены 122 и 128 судов.



▼ *Подводник стойко держится под ударами волн и ветра Атлантики на палубе своей лодки.*

Потери и успехи подводников

В то же время из 1162 подлодок, пополнивших флот Кригсмарине, в годы войны были потоплены и пропали без вести 785, а еще 156 сдались противнику. ВМС Великобритании и стран Содружества потопили 514 субмарин, тогда как американцы записали на свой счет 166 подлодок. При этом подводники отправили на дно на всех театрах военных действий 2828 судов союзников (суммарным водоизмещением 14 923 000 тонн), авиация стран Оси потопила 820 судов (2 936 000 тонн), а надводные корабли – 104 судна (506 000 тонн). Потери британского торгового флота превысили 30 000 человек – примерно 20% довоенной численности, самый высокий показатель среди всех видов и родов войск британских Вооруженных сил.

СВИДЕТЕЛЬСТВО

В ПРОИЗВЕДЕНИИ НИКОЛАСА МОНСАРРАТА «ТРИ КОРВЕТА», ОПУБЛИКОВАННОМ В 1945 ГОДУ, ОТСТАВНОЙ ЛЕЙТЕНАНТ-КОММАНДЕР ДОБРОВОЛЬЧЕСКОГО РЕЗЕРВА КОРОЛЕВСКИХ ВМС ВЕЛИКОБРИТАНИИ ОПИСЫВАЕТ ПОПЫТКУ СПАСЕНИЯ МОРЯКОВ С ТОРПЕДИРОВАННОГО СУДНА:

«Крепкий ветер, штормовое море и плотик, в который вцепились трое спасшихся моряков. Мы бросили им линь и смогли поднять двух из них, после чего он лопнул. Подойдя как можно ближе, мы бросили другой, который упал прямо поперек плотика, но моряк не предпринял никаких действий и линь соскользнул в воду. «Что с ним такое? – крикнул я. – Мы не сможем ничего сделать, пока он не очухается и сам не позаботится о себе». Один из спасенных ответил мне: «Он все понимает, но просто не может двигаться. У него сломаны рука и нога. Он просил нас идти вперед. Это помощник капитана судна».
Мы попытались подойти ближе, но при таком волнении это было невозможно. В конце концов нам пришлось оставить его… Когда мы уходили, он махнул нам рукой – это был не призыв о помощи, а своего рода прощальное приветствие. Затем он снова лег».

▲ *Немецкие подводники на спасательных плотиках в Атлантике ожидают, когда придет помощь, 1945 год.*

Подводные силы Кригсмарине потеряли за войну примерно 28 000 человек – из 39 000 человек, находившихся в них на службе, а потери ВМС союзников составили приблизительно 35 000 человек.

Судьба моряков с потопленных судов была незавидной, поскольку еще в начале войны Карл Дениц приказал командирам подлодок «не спасать никого и не брать с собой никого. Не обращать внимания на спасательные средства судов.., в этой войне мы должны действовать сурово». Гитлер же пошел еще дальше, предложив подводникам расстреливать всех выживших моряков. Впрочем, командиры подлодок часто были более гуманны по отношению к противнику, чем их командование. Так, например, был случай, когда командир подлодки даже раздал спасшимся морякам предметы первой помощи и пообещал сообщить о месте их нахождения.

Что значит быть потопленным

Какие чувства испытывал моряк, находившийся на судне, которое торпедировала вражеская подлодка? Сначала судно сотрясается от взрыва торпеды, а затем слышится шум рвущейся внутрь него воды, которая стремительно заполняет отсеки, коридоры, каюты и другие помещения. Корабль начинает крениться. На нем царит хаос, моряки стараются выбраться на верхнюю палубу и сесть в спасательные шлюпки, либо же просто надевают спасательные жилеты и прыгают, осыпаемые горящими обломками своего корабля, за борт – в холодную воду Атлантики и потом пытаются взобраться в спасательную шлюпку или плотик.

Но даже если это им удается, они все равно оказываются в тяжелом положении – одни, почти без припасов, на просторах Атлантического океана. Если же шлюпка перегружена, или на море разыгрался шторм – их участь еще более трагична. К тому же зимой в Северной Атлантике погодные условия очень суровые – моряки в мокрой одежде просто замерзнут.

Так что выжившие в итоге могут позавидовать тем, кто погиб на судне в момент взрыва или ушел на дно вместе с ним вскоре после торпедной атаки. Как показывают исследования, большая часть моряков торпедированных судов погибла именно после того, как покинула судно – в воде или в спасательных шлюпках, – так и не дождавшись помощи.

За годы войны только британские ВМС потеряли 1525 кораблей всех классов и типов, в результате чего ВМС США стали самыми мощными в мире.

Пропустили выпуск любимой коллекции?



Для украинских читателей:
заказ возможен на сайте www.deagostini.ua или по телефону горячей линии 0-800-500-8-40

Читайте в следующем номере

ОПЕРАЦИЯ «ПОЙНТ-БЛАНК» – 1944

Крупномасштабная операция «Пойнт-бланк» проводилась ВВС Армии США и Великобритании с целью максимального снижения боевого потенциала истребительной авиации Люфтваффе перед высадкой десанта союзников в Нормандии. В итоге американцам и англичанам удалось перенести войну с ВВС неприятеля в небо Германии.

